

(研究ノート)

高速交通網整備による佐久平地域の地域活性化に関する一考察

A Study on Regional Revitalization of Sakudaira Area
by Improving High-Speed Transportation Network

藤本 理弘*

Masahiro FUJIMOTO

1. はじめに

長野県の東信地域では、1993～1997年にかけて、上信越自動車道と北陸新幹線の2つの高速交通網が整備され、さらに2011年に中部横断自動車道の一部(旧佐久市内の区間のみ)が開通した。そして、2017年で北陸新幹線が開業してから20周年になる。

佐久平駅周辺地区は、これらの高速交通網の整備に伴って大きく変貌したことで知られている。田園地帯を再開発して大規模なショッピング街が生まれ、商業集積が形成されたことから、新幹線の開業を

きっかけとした地域開発の成功例として、新幹線誘致のための説明資料などにしばしば取り上げられている¹⁾。

一方、この変貌の背景には、佐久平地域を通過する高速交通網が、従来の幹線交通網とは大きく異なる経路で整備された点に注意しなければならない。すなわち、従来は幹線道路(国道18号)も幹線鉄道(信越本線)も、佐久市ではなく北側の小諸市を經由していたのに対し²⁾、高速交通網はいずれも佐久市を經由するように整備された(上信越自動車道は小諸

表1 東信地域の高速交通網整備時期における主な出来事

時 期	主 な 出 来 事
1993年 3月	上信越自動車道 藤岡JCT～佐久IC間開通、佐久平パーキングエリア開業
1993年	佐久インター周辺の大型小売店(カインズホーム等)が開業
1994年	佐久市による佐久平駅周辺地区の土地区画整理事業開始
1995年 11月	上信越自動車道 佐久IC～小諸IC間開通
1996年 11月	上信越自動車道 小諸IC～更埴JCT間開通、東部湯の丸サービスエリア開業
1997年 10月	北陸新幹線 高崎～長野間開業
1998年 2月	(参考) 長野オリンピック開催
1999年	佐久平駅周辺地区の大型小売店(イオン佐久平ショッピングセンター等)が開業
2002年	佐久市による佐久平駅周辺地区の土地区画整理事業完了
2011年 3月	中部横断自動車道(無料区間) 佐久南IC～佐久小諸JCT間開通

(出所) 鉄道建設・運輸整備支援機構(2008) p.63、各社ウェブサイトなどにに基づき筆者まとめ。

*長野大学非常勤講師

表2 佐久平駅から主要市街地までの距離

地域・地点	距離	備考
佐久市役所(北中込)	3.5km	JR小海線沿線
佐久市(旧臼田町)	9.2km	JR小海線沿線
佐久市(旧浅科村)	5.3km	旧中山道沿線
佐久市(旧望月町)	9.2km	旧中山道沿線
小諸市	6.6km	JR小海線沿線
御代田町	6.4km	↑佐久平地域
東御市	15.1km	
立科町	13.3km	

注：距離は佐久平駅から市役所、市役所支所、町役場までの直線距離。

(出所) 筆者作成。

市も経由している)。佐久平駅周辺地区の変貌が、こうした交通網の変化に起因するものなのであれば、佐久平地域内の消費がこの地区に移転・集約しただけである可能性があり、地域全体ではさほど成長していないか、むしろ後退している可能性さえある。そのため、地域が活性化されたかどうかを判断するのは、佐久市のみではなく、地域全体の統計をもとに考察する必要があると考えられる。

そこで本稿では、東信地域に整備された高速交通網が、生活や産業の場としての佐久平地域全体としてどのような影響をもたらしたのかを明らかにしたい。

2. 定義及び先行研究

2.1 用語の定義

本稿では地域の範囲を特定するために、以下の用語を定義する。

1. 東信地域

佐久地域(2016年現在の小諸市、佐久市、北佐久郡、南佐久郡)及び上小地域(2016年現在の上田市、東御市、小県郡)を合わせた地域。

上小地域を分析対象に含めたのは、佐久平地域との比較の目安にするためである。

2. 佐久平地域

佐久平駅を中心とした半径10km以内に中心市街地

を持つ、佐久市、小諸市、北佐久郡御代田町³⁾の全域。3市町を合わせた面積は580.85km²、2015年の国勢調査人口は157,064人であり、上田市(面積552.04km²、同人口156,827人)とほぼ同じ規模であり、一つの経済圏として捉えるのに妥当な規模と言える。

3. 佐久平駅周辺地区

佐久市のうち、佐久平駅周辺の土地区画整理事業が行われた地区(佐久平駅北、佐久平駅南、佐久平駅東)、上記地域から佐久市・小諸市境(佐久北IC付近)までの国道141号沿い、及び佐久IC付近(岩村田北)の地区。

2.2 先行研究

この時期における東信地域や佐久平地域の開発については、いくつかの先行研究が存在する。そのほとんどが北陸新幹線(長野新幹線)の開通効果としての分析である。

佐貫(1998a,b)は長野新幹線における技術革新の効果と、それに伴う沿線各都市の人口、商業、工業などにおける波及効果、逆流効果を分析したものである。ただし、分析に使用している統計値がおおむね1985~95年と新幹線開通前の物であり、新幹線開通の効果については東海道新幹線などとの比較、所要時間短縮による長野市と松本市の都市力の変化、沿線各都市の状況から可能性を類推したものであり、実証的な分析は行っていない。

長野経済研究所(1998)は、長野県内の長野新幹線沿線地域に関する開業1年間の経済効果を、統計資料に基づき観光、商業、社会生活(住宅)について実証的に分析している。東信地域に関する部分についていえば、観光面において軽井沢における周遊観光拠点化(軽井沢に宿泊して長野県各地に旅行すること)、別所温泉(上田市)などで正の効果が出ている一方で、懐古園(小諸市)に負の影響が出ていることと、佐久市の宅地開発により新幹線通勤者を含む住宅販売が好調であること、軽井沢町においてリゾートマンションの販売が好調であることを指摘している。

鉄道建設・運輸整備支援機構(2008)も北陸新幹線全体を対象とする分析であるが、同様に東信地域についての記述に絞れば、商業小売面積については上田市が全国よりも高い伸び率、軽井沢町と佐久市は顕著な伸び率が見られたとし、小売業年間販売額

については、上田市などが減少する一方で、佐久市、軽井沢町については顕著な伸び率が見られたとしている(前掲p.39)。観光入込客数は、北陸新幹線開業後は軽井沢で横ばい、別所温泉でやや減少傾向としている(前掲p.45)。

佐久平駅については、「佐久平駅周辺整備事業は、市内人口の増加、商圏人口の増加、吸引率の増加など様々な効果を生み出している」(前掲p.64)、「街のコンセプト作りからはじまる行政等の取組みの結果、駅周辺60haに駅及び駅構内公共施設、駐車場、宿泊施設、商業施設、住居などがコンパクトにまとまった街づくりに成功したことが佐久平駅周辺開発の特徴といえる」(前掲p.65)として佐久平駅周辺地区の開発状況を高く評価している。

しかし、佐久平地域のうち小諸市や御代田町、佐久市のそれ以外の地域については、統計数値はおろか本文での言及もほとんどなく、経済活動空間としての「地域」への効果や影響を測定しようとしているものではない。また高速道路に関しても、新幹線の競合交通機関としての高速バスにしか言及がなく、これがまちづくりに与えた影響については全く評価していない。

鯉江(2011)は、長野新幹線を含む3新幹線の沿線データから、新幹線が地域経済にどのような影響を与えているかを統計の比較から検討している。その中で、人口、事業所、商業などの比較を行っている。特筆すべきは、佐久市と小諸市についての比較を行っていることで、佐久市と小諸市の商業における地位が逆転したことを挙げている。(鯉江(2011) p.70)

柴田(2016)は、北陸新幹線の沿線地域に関して人口、事業所、産業構造、商業、観光のそれぞれの側面について、様々な統計を引用して分析を行っている。そして小諸市については、「90年代には、多くの大型商店が進出していた小諸市であるが、(中略)小売業の事業所数の減少をきたし、他市町村から顧客を吸引するどころか、地元住民の需要すら賄えないほどに衰退し、佐久商圏に組み込まれた」(柴田(2016) p.31)と指摘している。ただ、佐久市、小諸市、軽井沢町に関する分析は対等であり、一体的な商圏としての分析は行っていない。

武者(2016)は、新幹線誘致や佐久平駅周辺地区の形成過程について、「中央と地方」「都市と農業」「計画と市場」という3つの分析軸から考察した研究である。どちらかと言えば新幹線による効果よりも、

都市建設と意思決定のプロセスについての研究であると言えよう。ただ、ここで「当初の構想では近隣住民向けの商店やサービス施設が集まるゾーンとされ、その後「ふるさと・佐久ゾーン」と名づけられた駅の北側一帯には、計画の意図に反してホテルやマンションが相次いで進出した」(前掲p.563)として、佐久平駅周辺地区に計画に反してマンションやホテルの進出が相次ぎ、ベッドタウンとしての性質を強めていったことを指摘している。

以上の観点から見ると、先行研究では(1)新幹線のインフラとしての既知の機能性に基づいて地域への影響を評価したもの(佐貫(1998a,b)、鉄道建設・運輸整備支援機構(2008))、(2)統計から新幹線による効果・影響を実証的に抽出しようとしたもの(長野経済研究所(1998)、鯉江(2011)、柴田(2016))、(3)近代都市の建設過程を明らかにしようとするもの(武者(2016))の観点から研究が行われてきたことが分かる。

ただし、東信地域では高速道路と新幹線の開通が近い時期に行われたため、統計値からどちらの影響かを特定できる条件は少なく、長野経済研究所(1998)のような観点からの研究でなければ一方の効果であることを特定できないといえる。

そして、いずれの先行研究でも分析の境界が市町村の境界で明確に区切られており、生活や産業の場としての地域全体への影響を測定しようとしている研究は見られなかった。

3. 東信地域の状況分析

ここでは統計データに基づき、東信地域の人口、事業所、商業についての各地域の傾向を、佐久平地域を中心に集計及び分析する。

なお、本章で示す統計値は、いずれも2016年時点での自治体の範囲を単位としている。すなわち、この時期に合併した自治体の場合は、合併前の各自治体の統計値を合算したものである。

3.1 人口に関する分析

表3は、高速交通網が整備される直前から25年間の東信地域における国勢調査人口の推移をまとめたものである。鯉江(2011)では、新幹線沿線の人口増加率が長野県全域よりも高いことが示されていたが(鯉江(2011) p.59)、東信地域全体で考えても長野県全域より人口増加率が高いことが分かる。ただ、

表3 東信地域の地域別人口推移

自治体・地域名	1990 (実数)	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2015 (実数)	増 減
長野県全域	2,156,627	100.0	101.7	102.7	101.8	99.8	97.3	2,098,804	▲57,823
軽井沢町	15,464	100.0	99.2	104.6	110.9	123.0	122.8	18,994	3,530
御代田町	11,895	100.0	105.7	112.8	118.7	123.9	127.7	15,184	3,289
小諸市	44,888	100.0	101.8	102.8	101.4	98.0	94.7	42,512	▲2,376
佐久市	95,625	100.0	102.3	104.6	105.1	105.2	103.9	99,368	3,743
佐久平地域	152,408	100.0	102.4	104.7	105.0	104.5	103.1	157,064	4,656
立科町	8,680	100.0	100.4	99.2	94.9	88.8	83.7	7,265	▲1,415
南佐久郡	31,338	100.0	99.4	97.8	92.5	88.4	82.0	25,693	▲5,645
(うち佐久穂町)	13,842	100.0	99.3	99.3	99.3	98.4	93.8	12,980	▲862
東御市	28,954	100.0	104.2	106.9	108.0	106.0	104.0	30,107	1,153
上田市	160,259	100.0	102.5	103.9	102.1	99.6	97.9	156,827	▲3,432
小県郡	12,988	100.0	99.2	98.1	93.0	87.7	80.9	10,509	▲2,479
東信地域全域	410,091	100.0	102.1	103.7	102.8	101.3	99.1	406,459	▲3,632

注：1990年と2015年は実数、その中間は1990年を100としたときの指数。

(出所) 国勢調査。

1990～2000年の数値を見ると、高速道路や新幹線の整備によって劇的な変化が起きたわけではないことが分かる。

人口の推移を見ると、人口が10%以上増加している地域（軽井沢町、御代田町）、人口がほぼ横ばいの地域（佐久平地域、東御市、上田市、佐久穂町）、人口が10%以上減少している地域（立科町、南佐久郡、小県郡）のおおむね3種類に分かれることがわかる。

地域全体でこの期間に人口が増加している自治体は、軽井沢町、御代田町、佐久市、東御市の4つであり、佐久平地域全体でも人口は増加している。ただし、佐久市単体でも、佐久平地域全体でも、人口は減少に転じている。それでも長野県全域や東信地域全域よりは減少が緩やかであると言える。

一方、郡部にある立科町、南佐久郡、小県郡は人口流出の勢いを増している。ただし、南佐久郡のうち佐久市に隣接する佐久穂町について見れば、人口減少が小諸市と同程度に留まっている。

柴田（2016）によれば、佐久平駅では定期券利用者が1/3を超えている（柴田（2016）p.11）。よって、佐久平地域はベッドタウン化が進んでいるために人口減少が緩やかであると考えられる。

3.2 事業所に関する分析

表4は東信地域の産業の様子を把握するために、高速交通網が整備される直前から23年間の従業者数の変化を示したものである。事業所数の統計もあるが、事業所数では長野県全域、東信地域、佐久平地域、ともほぼ同程度の比率であり、比較しても同程度である。事業所数は大型化や合併などで増減するものであるため、ここでは従業者数に基づいて状況を把握するものとする。

従業者数についても、長野県全域、東信地域全域、佐久平地域のいずれも推移に大差はない⁴⁾。もう少し詳細に見ると、この期間に増加している自治体は軽井沢町、御代田町、佐久市、東御市の4つであり、人口の場合と似た結果になっている。しかし、実数ベースの増加数には差があり、増加が著しいのは軽井沢町と東御市である。

佐久平地域の佐久市や御代田町はさほど増加しておらず、小諸市では従業者数が大きく減少していることから、佐久平地域全体で見ると全体的に減少していることが分かる。すなわち、佐久平地域では人口は増加しているのに従業者は減少しているのが、佐久平地域に転入してくる人は地域の外に勤務する人の割合が高いことが分かる。これも、前述のベッドタウン化を裏付けるデータであると言えよう。

表4 東信地域の事業所の従業者数

自治体・地域名	1991 (実数)	1991	1996	2001	2006	2009	2014	2014 (実数)	増 減
長野県全域	1,058,958	100.0	104.6	101.8	95.2	100.2	97.7	1,034,094	▲24,864
軽井沢町	10,168	100.0	98.9	109.3	116.5	135.8	128.4	13,055	2,887
御代田町	5,654	100.0	117.0	116.7	112.4	110.2	117.7	6,652	998
小諸市	22,373	100.0	101.0	92.9	85.1	93.2	89.4	19,995	▲2,378
佐久市	44,533	100.0	100.0	101.2	99.7	101.7	101.5	45,182	649
佐久平地域	72,560	100.0	101.6	99.8	96.2	99.7	99.0	71,829	▲731
南佐久郡	10,761	100.0	97.1	98.5	83.5	86.6	79.3	8,533	▲2,228
立科町	3,339	100.0	102.8	106.2	99.2	99.0	93.2	3,112	▲227
東御市	11,908	100.0	115.3	106.9	102.3	117.4	118.3	14,091	2,183
上田市	83,210	100.0	101.2	96.6	93.6	94.7	92.1	76,618	▲6,592
小県郡	4,619	100.0	98.3	96.5	88.2	87.6	85.3	3,940	▲679
東信地域全域	196,565	100.0	101.8	99.3	95.7	99.5	97.3	191,178	▲5,387

注：1991年と2014年は実数、その中間は1991年を100としたときの指数。年は等間隔ではない。

(出所) 事業所・企業統計調査 (1991～2006年)、経済センサス基礎調査 (2009、2014年)。

小諸市、南佐久郡、小県郡は従業者数の減少も多く、産業の拠点としての機能が低下し続けていることが分かる。実数で見れば上田市も大きく減少していることが分かる。

以上のことから、高速交通網の整備の時期に大きく従業者を伸ばしたのは、軽井沢町と東御市であり、佐久平地域は佐久市や御代田町を含め、あまり大きく従業者を伸ばしておらず、この地域のベッドタウン化が進んでいるものと考えられる。

3.3 商業に関する分析

冒頭で示したように、佐久平駅周辺地区に大きな商業集積が誕生したことが、地域全体で見ればどのようなインパクトがあったのかを調べるために、商業統計に基づいて調べてみよう。

まず、小売業の年間商品売上高を図1に示した。うち、佐久平地域は積み上げ面グラフを用いて、合計値が分かるようにしてある。

佐久平地域の小売年間商品売上高は1997年がピークで、その後は低下している。佐久市単体で見ても、2002年がピークでその後は下落傾向にある。

佐久平地域と都市圏規模が近い上田市でも、商品売上高は減少傾向にあったが、2014年には大きく回復している。これは、この時期に上田市においてショッピングセンター「アリオ上田」が開業したた

めであると考えられる。どちらの地域においても、高速交通網の整備によって商業が活発化したとはいえない状況であると言えよう。

軽井沢町と東御市は期間を通じて伸びている。ここで、軽井沢町については新幹線が開通した1997年以降の伸びが大きくなっており、新幹線開業の効果が想定できる⁵⁾。東御市については、伸び始めた期間における統計値が算出できなかったため、伸びた要因が特定しにくい。東御市には上信越自動車道のインターチェンジがあるものの、新幹線の駅は設置されていないため、高速道路の整備による影響が強いと考えられる。

佐久市の周辺の市町村について、もう少し詳しくみてみよう (図2)。人口が増加している御代田町については特に大きな変化が見られず、1999年をピークに下落傾向に転じている。その他、佐久穂町や立科町は下落傾向にあるものの、佐久平駅周辺区域からの影響は特に見られなかった。

なお、佐久平駅周辺地区において大型ショッピングセンターの開業が相次いだ1999年において、佐久市単体の年間商品売上高は少し増加しているものの、佐久平地域全体ではむしろ減少していることに注目したい。すなわち、大型ショッピングセンターが開業しても、佐久平地域の外にまで商圏が拡大された訳ではなく、佐久平地域内での消費場所が再配置さ

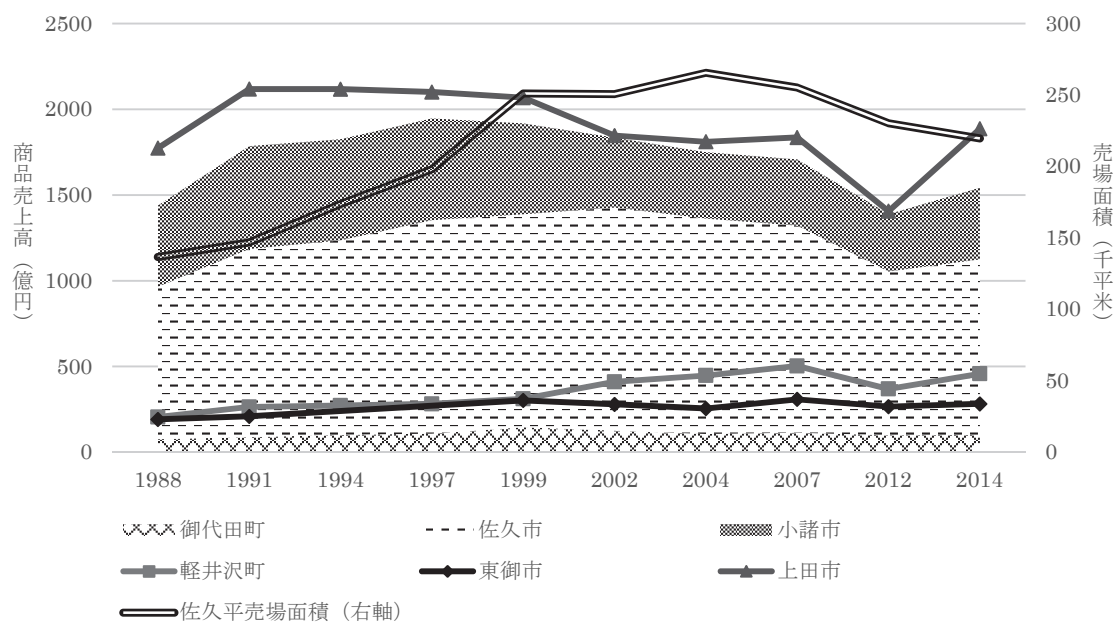


図1 小売年間商品売上高

注：東御市の1994、1997年、佐久穂町の1991～1997年のデータは、合併前町村の値の一部が非公開になっているため算出していない。調査年の関係で、年は等間隔ではない。
 (出所) 商業統計、経済センサス基礎調査 (2012年のみ)

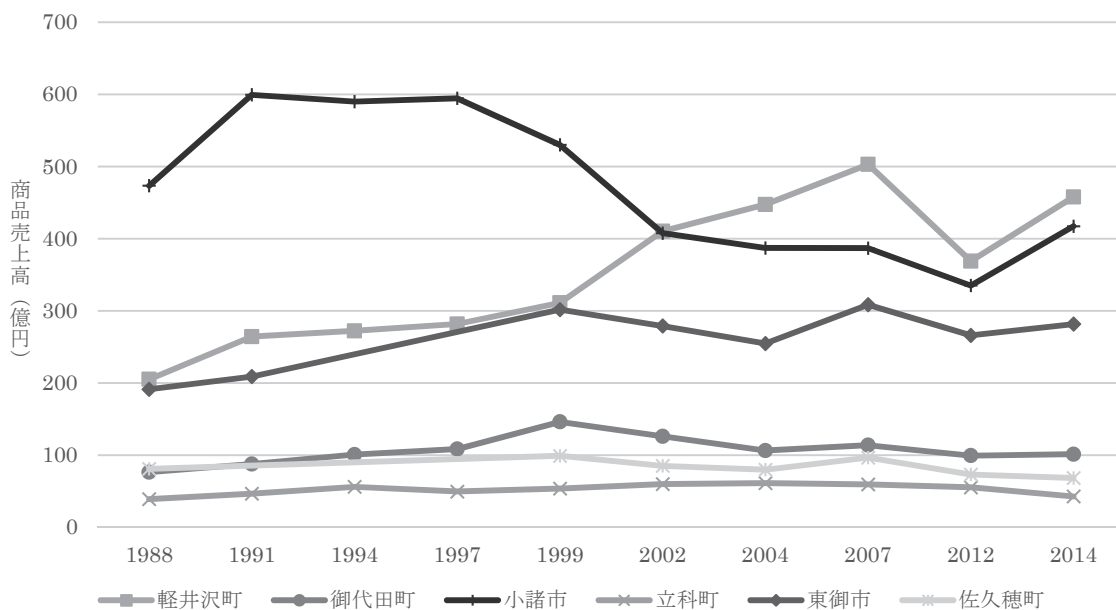


図2 佐久市隣接市町村別小売年間商品売上高

注・出所は図1と同じ。

表5 売場面積あたり年間商品売上高 (万円/㎡)

自治体・地域名	1988	1991	1994	1997	1999	2002	2004	2007	2012	2014
軽井沢町	128.9	132.1	135.3	93.9	82.8	82.9	93.6	97.4	93.3	104.1
御代田町	110.7	121.4	86.5	91.6	109.0	87.8	66.3	85.6	88.2	83.8
小諸市	113.1	134.3	110.2	105.4	85.9	73.4	60.4	62.7	68.5	81.0
佐久市	101.2	115.7	104.6	95.9	70.5	72.0	67.7	67.0	56.1	65.6
佐久平地域	105.4	121.6	105.1	98.4	76.4	73.2	65.9	66.9	60.3	70.2
立科町	69.6	83.6	93.8	73.9	72.3	58.9	61.7	58.5	69.8	61.6
南佐久郡			115.9	84.4	83.9	79.8		87.4	60.1	88.9
東御市	107.3	126.3			114.8	64.3	69.5	79.1	77.5	83.2
上田市	114.8	127.8	110.4	98.1	92.4	72.2	74.5	66.0	61.8	78.1
小県郡				78.9	80.4	69.1		52.9	53.7	71.6

注：空欄は合併前町村の値の一部が非公開になっているため算出していない。
(出所) 商業統計、経済センサス基礎調査 (2012年のみ)。

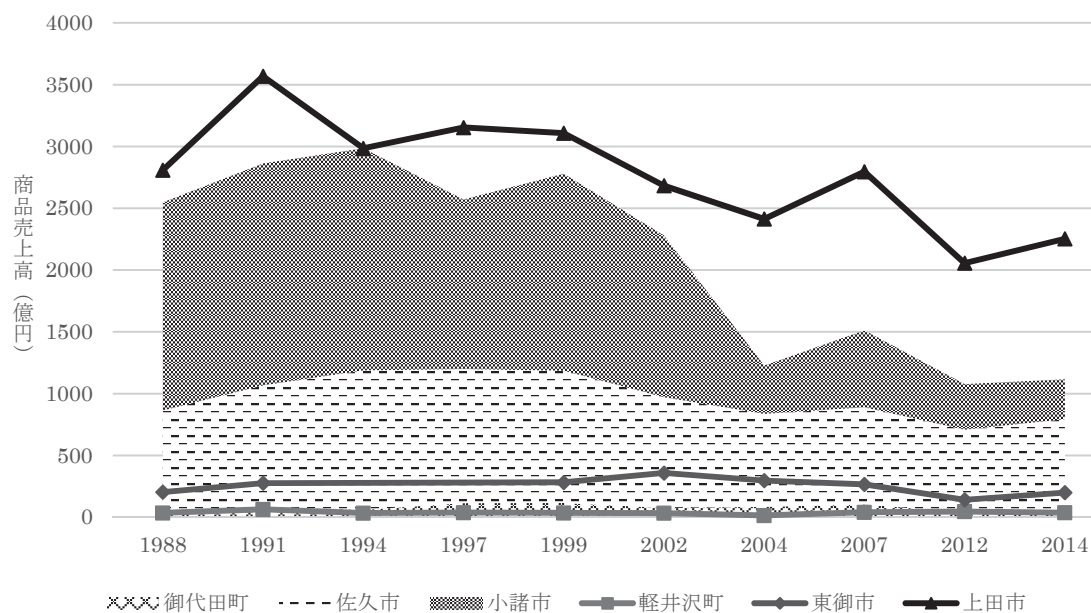


図3 卸売年間商品売上高

注・出所は図1と同じ。

れたに過ぎないということが分かる。

表5は小売業の売場面積当たりの年間商品売上高を算出したものである。佐久市は1999年頃から、売場面積当たりの年間商品売上高が、東信地域内でも

特に低くなっていることが分かる。結果的に、佐久平地域の売場面積当たり年間商品売上高も、他の市町村より低くなっており、店舗の規模が売上高と比べて過大になっている可能性もある。

次に、卸売業の年間売上高を見てみよう(図3)。卸売業においては、佐久平地域の年間売上高は1999年以降急激に下落しており、最盛期(1994年)の4割未満まで下落している。内訳を見ると、小諸市や御代田町はピーク時の2割未満まで下落しており、佐久市は他の市と同程度の下落傾向である。小売業とは異なり、小諸市の下落分が佐久市に代替された訳ではなく、そのまま地域から卸売業が流出している状況である。

上田市、東御市、軽井沢町では、いずれも2014年の売上高がピーク時の約6割であることを考えると、佐久平地域の卸売業の低下ぶりは東信地域内でも特異である。卸売業の充実、ビジネスの拠点としての機能の高さを示すとも考えられるため、佐久平地域はビジネスの拠点としての機能が従来よりも低下していると考えられる。

3.4 考察

以上のような統計に基づく、佐久平地域については以下のような性質が見えてくる。

まず、人口や事業所における従業者数から、地域内における従業者の割に人口の増加が多い傾向があることが分かった。上田市と実数ベースで比較した場合、2014年時点で佐久平地域は上田市よりも人口が多いにもかかわらず、従業者は佐久平地域の方が少ない。このことから、佐久平地域が新幹線通勤などを利用したベッドタウンとしての性格を強めていることが考えられる。これは長野経済研究所(1998) p.48や柴田(2016) p.11の見解とも整合している。

一方、商業の動向を見ると、佐久平駅周辺地域に大型店舗が進出したにもかかわらず、佐久平地域の小売年間商品売上高はあまり伸びておらず、小売売場面積当たりのパフォーマンスはあまり高くないことが分かった。それに、佐久平駅周辺地域の大型店舗はナショナルブランドや県外資本の店舗が中心であり、佐久平地域としての独自性は弱い。

そして、もともと小諸市を中心に立地していた佐久平地域の卸売業は、小諸市の商業的における地位の低下とともに大幅に縮小しているが、佐久市はその分の受け皿として機能していないことも分かった。

このことから、佐久平地域の商業にはまだ課題が多く、商業の面からは地域活性化しているとはいえない状況であると考えられる。ただし、佐久平駅周辺地域に大型店舗が進出することにより、地域外

に消費が逃げることを防ぐことができたと捉えることもでき、地域活性化に対して何も貢献をしていないというわけではないと考えられる。

なお、東信地域全体を通してみると、新幹線の停車駅がある軽井沢町、佐久市、上田市のうち軽井沢町の成長が顕著であるほか、それぞれの中間に所在する御代田町や東御市の成長ぶりが目立つことが興味深い。

4. おわりに

日本が既に人口減少局面に入った状況下で、地方都市がベッドタウン・消費都市としての性格を強めていくことには懸念もある。人口が減少すれば、通勤先から距離が遠いベッドタウンは、地域間競争において不利な立場になりやすいし、消費がナショナルブランドの大型店舗を中心としたものになれば、新たな消費文化も生まれにくい。

藤本(2016)は、地域活性化のためには地域の選択を促す情報が役割を果たすことが重要であり、そのためには、地域において独自性の高い情報を生産し続ける仕組みを作ることが重要であると指摘している(藤本(2016) p.62)。現在の佐久平地域の傾向を見る限り、このような動きはまだ弱いようだ。

一方、佐久平地域は中部横断自動車道によって、高速交通ネットワークのハブになる可能性が残されている。その時にハブとして選ばれる地域になれるかどうかは、これからの佐久平地域全体の地域づくりにかかっていると見えよう。

注

- 1) 代表的な例として、九州新幹線西九州ルートの説明資料(佐賀県ウェブサイト内、<http://www.pref.saga.lg.jp/shinkansen/kiji0039663/index.html>)や、四国鉄道活性化促進期成会のパンフレット(香川県ウェブサイト内、http://www.pref.kagawa.jp/kotsu/shikoku_shinkansen/pamphlet_pdf/shikokushinkansen_pamphlet.pdf)などがある。
- 2) 江戸時代の中山道は佐久平駅付近の岩村田を経由しているが、江戸時代の北国街道が国道18号とほぼ同じ経路を経由している。
- 3) 北佐久郡御代田町を佐久平地域に含めるかどうか

かは議論の余地がある。北陸新幹線と在来線を利用して御代田町にアクセスする場合は、佐久平駅よりも隣接する軽井沢駅を利用したほうが便利だからである。ただ、御代田町と軽井沢駅の間は直線距離で約11.6kmであり、市街地は連続していない。一方、御代田町と佐久平駅の間は約6.3kmと約半分の距離であり、しかも御代田町と佐久平(岩村田)との間は旧中山道沿いに市街地が連続している。その観点から、本稿では御代田町を佐久平地域に含めている。

- 4) 1996年は差がみられるが、これはオリンピックなどの特需によるものと考えられる。
- 5) 軽井沢町については、北陸新幹線の軽井沢駅が市街地に設置されているのに対し、上信越自動車道の碓氷軽井沢インターチェンジは、県境を超えた群馬県内に設置されているため、北陸新幹線に比べて上信越自動車道開通の影響が弱かったと考えられる。

参考文献

- 鯉江康正「新幹線整備が地域経済に与えた影響事例」『地域研究：長岡大学地域研究センター年報』11、2011年、51-83頁
- 佐貫利雄a「長野新幹線の開発効果—技術革新効果と沿線都市へのインパクト効果(前編)」『運輸と経済』58(6)、1998年、31-37頁
- 佐貫利雄b「長野新幹線の開発効果—技術革新効果と沿線都市へのインパクト効果(後編)」『運輸と経済』58(7)、1998年、51-59頁
- 柴田弘捷「北陸新幹線の開通と沿線地域の変容：長野新幹線開通後の15年」『専修大学社会科学研究所月報』630・631、2016年、7-41頁
- (独)鉄道建設・運輸整備支援機構『北陸新幹線(高崎・長野間)事業に関する事後評価対応方針』、2008年、<http://www.jrnt.go.jp/01Organization/org/pdf/jk19-6-2.pdf>、2016年12月24日閲覧
- (財)長野経済研究所「新幹線が誘発した地域構造変革の兆し—長野新幹線開業後1年間の影響実態」『地銀協月報』(462)、1998年、40-50頁
- 藤本理弘「地域活性化活動における情報価値評価の試み」『長野大学紀要』37-3、2016年、59-65頁
- 武者忠彦「新幹線建設と近代都市「佐久平」の形成：都市計画をめぐる3つの分析軸」東京地学協会『地学雑誌』125-4、2016年、545-566頁